

LOLA T70 MK III SPYDER DE THUND

Por **Alfonso Unda**

Puede parecer que el nuevo modelo de Thunderslot es simplemente un coupe descapotado. Nada más lejos de la realidad. Molde diferente y, a pesar de las similitudes normales, pues uno es la evolución del otro, existen las suficientes diferencias de carrocería para extender su análisis más allá de lo trivial. Recordemos que el número 179 de esta revista ya tuvimos una primera toma de contacto del nuevo Lola cuya característica principal era una carrocería muy ligera. En efecto, el fabricante italiano sigue con su diseño ultracompetitivo y tiene claro su perfil. Chasis común en toda su gama y carrocería ampliada en tamaño y muy ligera para garantizar su liderazgo en las carreras de clásicos. No

desmerecerá en la vitrina, pero no es su hábitat natural.

El modelo que nos ocupa es una réplica del Mk III spyder pilotado por Peter Revson en Laguna Seca, año 1967, del Dana Chevrolet Racing Team, carrera correspondiente a las Can-Am Series, donde tanto éxito obtuvieron los coches de Eric Broadley en la temporada inicial de 1966. Problemas de frenos provocaron un accidente y abandono del spyder de Revson en una carrera dominada por Bruce McLaren con su M6A.

Tal y como indiqué en el primer párrafo, la característica predominante de este Lola es que es un coche pensado para competir con licencias evidentes en lo que se refiere a tamaño. Ésta ya era una característica muy habitual en las producciones anteriores de Montiglio en NSR, aunque en su nueva marca este hecho es algo más exagerado. Los números así lo demuestran (*ver tabla*).

	COCHE	ESCALA 1/32	ESCALA 1/32
	REAL	TEORICO	REAL
LONGITUD	SIN DATOS	SIN DATOS	133,7 mm.
ANCHURA	1778 mm.	55,5 mm.	63,4 mm.
ALTURA	SIN DATOS	SIN DATOS	28,9 mm.
BATALLA	2159 mm.	75,4 mm.	75,4 mm.



ERSLOT

Por lo demás, es una razonable réplica del Mk III original, con detalles que realzan la pieza y con el punto fuerte de la decoración. Un primer vistazo nos revela la característica principal del coche, es una reproducción muy baja, algo evidente pues se trata de un coupé y muy ancha, demasiado si la vista es cenital, sobre todo en la zona trasera para poder albergar un tren de ruedas muy ancho que garantice un comportamiento extraordinario en pista. En cambio, una vista lateral nos regala la preciosa silueta del Mk III con todas sus redondeces y ángulos.

Para poder valorar el esfuerzo que ha hecho Thunderslot basta comparar las



carrocerías del spyder y del coupé para encontrar grandes diferencias entre ambas, con un capó delantero mucho más plano que su antecesor y una calandra de líneas rectas en su parte frontal, muy diferente a la forma curva que tenía el coupé. En la parte trasera también existen diferencias entre ambas versiones con unas tomas de aire en el portón trasero de menor tamaño, pues la carrocería en esa zona también es más baja. El cockpit con lo imprescindible para aparentar, eso sí, tiene todo lo que debe tener, con piloto de medio cuerpo poco agraciado

y poco detallado. Completa el conjunto toda la parafernalia necesaria es estos casos tales como aletines delanteros y traseros, retrovisor, barras antivuelco y una reproducción del motor V8 Chevrolet de casi 6 litros de cubicaje.

A pesar de tratarse de una carrocería hecha para aguantar los golpes propios de la competición, no todo son licencias para correr. La sencilla decoración original se respeta al máximo tanto en calidad como en ubicación y los logos son de una precisión pocas veces vista. Letras ▶





de apenas dos o tres décimas de milímetro que se leen perfectamente... con lupa, claro. El lacado es suficiente para proteger y realzar el aspecto de la carrocería, sin excesos. Otra de las características de esta carrocería es, además de su ligereza ya mencionada, su gran flexibilidad. Ejerciendo poquísima fuerza la retorremos longitudinalmente sin problemas. En teoría la absorción de impactos será mayor que en cualquier otra.

Ruedas algo pequeñas que dan un aspecto algo irreal de un coche demasiado cercano a la pista. Unas ruedas de mayor tamaño harían mejorar el aspecto visual del coche, aunque para competir podemos mantener las delanteras que bien ajustadas son suficientes para que no toquen al suelo.

MECÁNICA Y PREPARACIÓN

Ese poco diámetro de llanta trasera ti-

po Air System junto con los neumáticos de serie hace que el conjunto esté tan cerca del suelo que se hace difícil llevar el coche en pista Ninco. El chasis toca en pista y el ruido de roce es muy molesto. Sin duda hace falta más diámetro de rueda.

Ya indiqué en la presentación del prototipo que el spyder y el coupé comparten mecánica por lo que creo que sería algo cansino repetir la descripción y entresijos de la misma. Basta con tirar de hemeroteca (revistas Más Slot #171 y #179). Este hecho puede dar pie a pensar que una misma preparación común sirve para ambos modelos. Yo también lo pensaba, pero me equivoqué. Preparación fácil. Cojo mi coupé, saco la carrocería atornillada con tornillos Torx y a esa base le acoplo la carrocería de tan sólo 12,2 gr. del descapotado. Para mi sorpresa la cosa no encaja demasiado bien y paso a analizar la situación con más calma. El chasis procedente del coupé está ampliamente probado y ajustado, por lo que pensé en una comparativa fácil simplemente intercambiando carrocerías. La preparación del coupé es la siguiente:

CAN-AM SERIES

Año 1966. John Bishop, director ejecutivo del SCCA (Sports Car Club of America) junto con Jim Kaser buscan la manera de crear un nuevo campeonato de coches sport con un alcance más internacional que el existente hasta entonces, el USRRC (United States Road Racing Championship), también propiedad del SCCA. Quería algo mediático comparable a la Formula 1 pero con coches sport y con la clara intención de atraer a figuras importantes, por lo que sería ideal que el

campeonato se disputara tras la finalización de la temporada de F1. Evidentemente eso era complicado. La presentación oficial del campeonato tuvo lugar el 15 de febrero del 66. Se disputarían 6 carreras a lo largo de 9 semanas: St Jovite, Bridgehampton, Mosport, Laguna Seca, Riverside y Las Vegas. Los coches estarían englobados dentro del Grupo 7 de la FIA, que permitía utilizar motores de cualquier cilindrada y prácticamente sin ninguna restricción en cuanto a desarrollo. Tan sólo era

obligado la incorporación de dos asientos y que las ruedas estuviesen carenadas. Sin duda esta reglamentación ayudó a la creación de auténticos monstruos de carreras con potencias descomunales y gracias a ello podemos disfrutar de coches únicos como el Chaparral 2E, McLaren M1B, Lola T70, etc. Pero vamos a explicarlo un poco.

Lola Cars International Ltd., fundada en 1958 por Eric Broadley, pronto inclinó su producción hacia coches de competición que pudieran montar los motores V8 americanos habituales en esa época. Corría el año 64 cuando John Surtees, campeón del mundo de F1 con su equipo Team Surtees y Lola Cars unieron fuerzas para el desarrollo del reciente Lola T70, convirtiendo esa unión en pieza fundamental en el éxito de los T70. Surtees perfeccionó y mejoró los coches de Broadley tras meses de desarrollo y en sus manos

pronto llegaron los éxitos en los circuitos europeos montando un motor Chevrolet V8. Esos éxitos no pasaron desapercibidos para el equipo Roger Penske Racing, con su nuevo piloto Mark Donohue y no tardó en adquirir una unidad con motor Chevrolet para verificar su potencial. También Dan Gurney montó un motor Ford V8 en su nuevo Lola, pero la falta de apoyo de la marca del óvalo propició el dominio de Chevrolet durante los primeros años de la Can-Am. De ese modo llegaron los Lola T70 a América y a las Can-Am Series.

Por otro lado, Bruce McLaren, tras su éxito en las Tasman Series buscaba nuevos horizontes que conquistar y pronto se interesó por las carreras que se disputaban en América frecuentemente dominadas por Chaparral y en 1964 le compró a Roger Penske un Cooper Zerex Special con motor V8 Oldsmobile, con el que corrió hasta que tuvo su McLaren-Elva M1





- Chasis y bancada rígidos de color gris con motor Slot.it de 21500 r.p.m.
- Cojinetes, ejes y transmisión originales.
- Llanta y neumático delantero original.
- Llanta trasera Slot.it magnesio 15,9 x 8,5 con tapacubos.
- Neumático trasero Slotting Plus Micro-taco 20 x 10,5 mm.
- Suspensión trasera con tornillo y muelle Slot.it. El tope de recorrido está re-

- gulado mediante los soportes laterales de sujeción de la bancada.
- Guía Slotting Plus Universal standart SP101001. La guía original a pesar del buen diseño de pala es bastante delicada pues por la forma de los alojamientos de los terminales es casi obligado el uso de los tornillos de retención. Si no usamos esos tornillos con cuidado se puede pasar la

estrechísima rosca y deja de hacer su función.

Pues bien, analizando detenidamente el motivo por el cual el acople no es perfecto descubrimos una serie de factores causantes de este hecho. En primer lugar y como factor determinante, la carrocería del spyder es tan baja que la parte superior del motor, una vez montada en el ▶

terminado. Posteriormente fabricó el MIB del que consiguió vender 28 ejemplares y finalmente construyó dos unidades especiales del MIB para las nuevas Can-Am Series, motorizados por V8 de Chevrolet de 5,4 litros de cubitaje iniciales, aumentando hasta los 6 litros con posterioridad, superando los 500 CV de potencia.

El tercer equipo en discordia, Chaparral, con el apoyo de General Motors, contaba con un chasis monocasco motorizado también por Chevrolet y unos pilotos de la talla de Phil Hill y Jim Hall a los mandos del Chaparral 2E.

La batalla estaba servida principalmente entre estos tres fabricantes y en la carrera inicial, St. Jovite, Canada, nada menos que 33 coches formaron la parrilla de salida de los que acabaron 21 con victoria de Surtees a los mandos de su Lola. La primera edición de las Can-Am Series fue ganada

por John Surtees con un Lola T70 Mk II con motor Chevrolet tras conseguir la victoria en 3 de las 6 carreras, pero la temporada de 1967 no fue tan sencilla para Lola pues se dieron una serie de circunstancias que explicarían el éxito de McLaren.

Ese año 67 el Chaparral 2G montó un nuevo motor del orden de 120 CV más de potencia, pero la gran cantidad de problemas que tuvieron a lo largo del campeonato demostró que no siempre lo más grande o potente es mejor. El coche se volvió inconducible, más pesado y menos fiable que las anteriores versiones y las carreras previas a las Can-Am, un total de 11 roturas de motor provocó el abandono de Phil Hill. Fracaso de Chaparral.

McLaren por su parte diseñó su nuevo M6A. Un coche ligero y con una carga aerodinámica tan alta que le permitiera correr



prescindiendo de grandes alerones traseros tan comunes en aquella época. Robin Herd, procedente de la industria aeroespacial y uno de los miembros del equipo del proyecto Concorde también se unió a McLaren ayudando al desarrollo del coche. El cambio de proveedor de neumáticos de Firestone a Goodyear, con el que trabajaron conjuntamente para el desarrollo de las gomas también se convirtió en otro factor importante. Este trabajo conjunto llevó al rediseño de la suspensión para un mejor aprovechamiento el conjunto. Los

pilotos fueron Denny Hulme y el propio Bruce McLaren.

Un total de 3 victorias de Denny Hulme, 2 de Bruce McLaren y tan sólo una para Surtees y su Lola decantaron claramente el título para los coches naranja, lo que demostró que el ingente esfuerzo económico y de medios que emplearon en McLaren finalmente dio sus frutos, pasando a dominar el campeonato durante los siguientes 4 años con mano de hierro hasta que la llegada de Porsche acabó con el dominio a partir del año 72.

FICHA TÉCNICA

GENERAL

MODELO	LOLA T70 MKII/III SPYDER
PESO TOTAL	56 gr.
PESO CARROCERÍA	12,2 gr.
ALTURA	23 mm. (solo carrocería)
ANCHURA	63,4 mm.
LONGITUD	133,69 mm.

CHASIS

TIPO	bancada independiente
MATERIAL	Plástico
BATALLA	75,4 mm.
DISTANCIA EJE-GUÍA	89,55 mm.
ANCHO MÁX. CHASIS	56,28 mm. (detrás rueda trasera)
GUÍA	Gris pala de 23 mm.
TORNILLOS	3. 2 delante + 1 detrás

SOPORTE MOTOR

MARCA	Thunderslot
POSICIÓN MOTOR	Anglewinder
MATERIAL SOPORTE	Plástico
TIPO SOPORTE	Motor Caja Corta
COJINETES	Latón 1 labio

MOTOR (DATOS FABRICANTE)

TIPO	Caja corta
R.P.M.	21.000 a 12v.
PAR	175 gr./cm. a 12v.

TREN DELANTERO

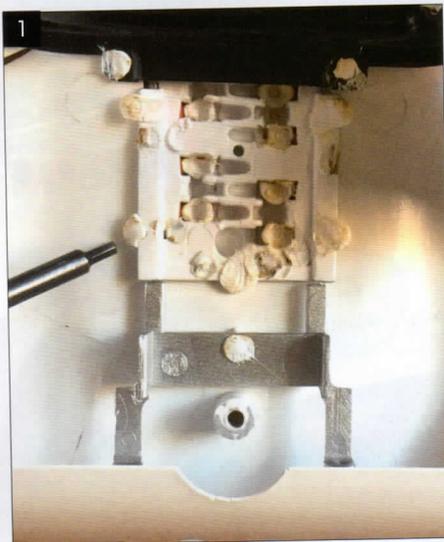
EJE	Metálico 49 mm.
LLANTA	Plástico
DIÁMETRO LLANTA	14 mm.
ANCHURA LLANTA	8,7 mm.
PESO LLANTA	0,5 gr. (con tapacubos)
DIÁMETRO TOTAL	17,6 mm.
ANCHURA TOTAL EJE	55,7 mm.

TREN TRASERO

EJE	Metálico 49 mm.
LLANTA	Aluminio
DIÁMETRO LLANTA	14,3 mm.
ANCHURA LLANTA	10 mm.
PESO LLANTA	1,1 gr. (con tapacubos)
NEUMÁTICO	con dibujo
DIÁMETRO TOTAL	19,6 mm.
ANCHURA TOTAL	61,5 mm.

TRANSMISIÓN

PIÑÓN	11Z Nylon 7 mm. diámetro
CORONA	32Z Nylon 17,2 mm. diámetro



chasis, toca en una de las soldaduras de plástico encargada de sujetar el motor simulado (Véase foto 1). Esto significa que cualquier intento de hacer funcionar una suspensión es en vano. Incluso en algunos momentos la carrocería se apoya en ese punto del motor.

Siguiendo con el análisis, también verificamos que los tetones delanteros son más cortos que en la versión coupé, por lo que al apoyo de la carrocería sobre el chasis se hace sobre la soldadura de plástico indicada y los apoyos laterales de la carrocería, además del tetón trasero. Los cables originales son tan gruesos y rígidos que al girar la guía éstos levantan la carrocería por delante, invitando claramente a su sustitución. En fin, tenemos faena por delante.

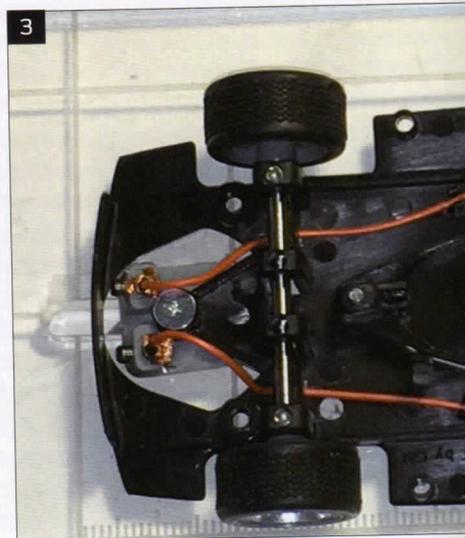
Naturalmente mantenemos chasis y soporte motor, pues su calidad y diseño son muy buenos y con mucho cuidado extraeremos los terminales de la guía, que como ya he indicado, su sistema es muy delicado (Véase foto 2).



Además de cambiar los cables por otros más finos y flexibles su colocación y soldadura en el motor se debe realizar de manera que moleste lo menos posible. Mi solución ha sido la que se ve en la foto 3. Vuelvo a repetir, mucho cuidado al atornillar los allen encargado de sujetar los terminales pues si apretamos demasiado pasaremos la rosca e inutilizaremos la guía. Hablo por experiencia naturalmente.

El motor original, a pesar de tener buen imán y suficientes revoluciones, lo sustituyo por un Slot.it de 23.000 vueltas para asegurarme algo más de velocidad punta en circuitos de largas rectas, pues es norma habitual en los reglamentos de clásicos con los que yo me muevo que la relación sea cerrada y bastante corta. Por calidad suficiente mantengo el resto de componentes originales: piñón de nylon de 11z, corona de 32z, cojinetes de latón de 1 labio, eje delantero completo elevado lo suficiente para que no toque al suelo. Para asegurar la altura de chasis a pista suficiente cambio las pequeñas llantas originales de 14,3 mm. por unas Slot.it de magnesio de 15, 8 x 8,5 mm. junto con el ya mencionado Microtaco.

Montamos suspensión de una manera muy fácil y simple. Muelles blandos Slot.it en la parte trasera entre el soporte motor y la pieza de plástico que hace de tope tal y como muestra la foto 4. El tope de recorrido lo puedo controlar mediante los soportes laterales. Todo funciona suave. Pero claro, tal y como he indicado antes, todo este rollo no sirve de nada con la carrocería en su posición original, por lo que no nos queda más remedio que usar los alojamientos laterales que tenemos en el chasis para, mediante tornillos allen de 2,5 x 3, elevar





la carrocería del orden de 1 mm. mínimo. Con esta operación salvaremos el problema que teníamos con una carrocería tan baja. El eje trasero lo ajusto a 59,2 mm. de anchura.

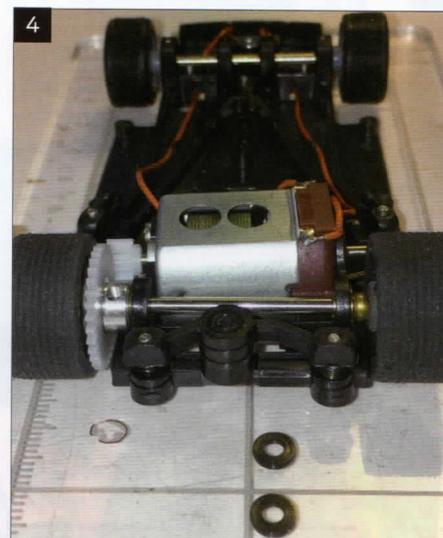
PRUEBA EN PISTA

Ahora si me veo en condiciones de poder comparar ambos modelos de Thunderslot y me traslado a mi pista de pruebas. El comportamiento debe ser bastante previsible y el punto fundamental es testear que beneficio obtenemos al aligerar tanto el coche. Son más de 5 gramos de diferencia entre el coupé y el spyder a favor de este último, así como un centro de gravedad bastante más bajo.

La pista se halla en perfectas condiciones tras la disputa de dos carreras de 6 horas el fin de semana, por lo que

nos ahorramos el tiempo de limpieza de pista. El voltaje es de 11,5 voltios. Coupé en pista, coche certificado con un comportamiento intachable. Tras una primera tanda de 50 vueltas paro el crono en 12,67.

Coloco el nuevo spyder en la recta del circuito y al apretar el gatillo a fondo el empuje del nuevo motor de 23000 r.p.m. de Slot.it hace que el coche salga disparado. Apparently es muchísimo más rápido que el coupé pero su comportamiento es bastante errático y los tiempos no son buenos debido en gran parte al pésimo asentamiento de la carrocería sobre los 4 tornillos allen laterales. La solución la tenemos en el mismo coche y son las arandelas de plástico encargadas de hacer de tope de movimiento del eje trasero que sustituyo por separadores de bronce. Estas arandelas, que se pueden ver también en la foto 4, tienen un grosor de 1 mm. y tan sólo colocando una de ellas en el tornillo trasero, entre el chasis y la carrocería, hace obrar el milagro. Al aumentar el número de puntos de apoyo de la carrocería sobre el chasis y pocos ajustes de suspensión dejamos de tener el comportamiento tan anómalo y los tiempos bajan irremediabilmente, parando el crono en un 12,32 a las pocas



vueltas. Además, gracias a la ligereza del conjunto la sensación de ir pegado al carril aumenta ostensiblemente. Sin rival.

Sin duda Thunderslot ha apretado un poco más las tuercas del mundo de los clásicos con una mecánica muy puntera que comparte todo su parque automovilístico a la que le ha añadido una carrocería en unos límites de peso muy por debajo de sus más directos rivales. Sin duda los Can-Am originales eran auténticos monstruos de las carreras y así queda reflejado en esta reproducción. ■

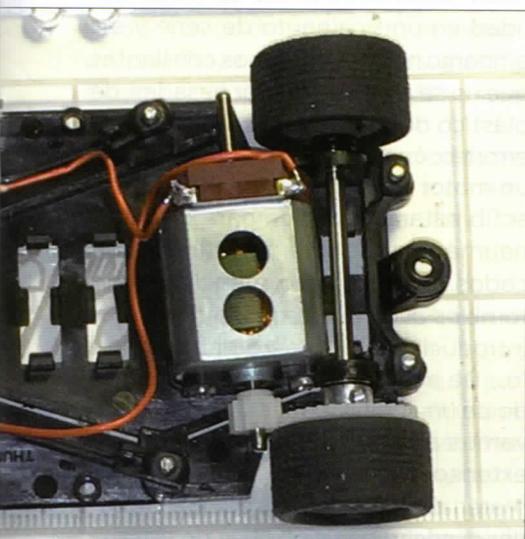


TABLA DE TIEMPOS

	LOLA T70 COUPE	LOLA T70 SPYDER
VUELTAS TANDA 1	50	30
TIEMPO TANDA 1	12,67	12,87
VUELTAS TANDA 2	SIN DATOS	30
TIEMPO TANDA 2	SIN DATOS	12,32